

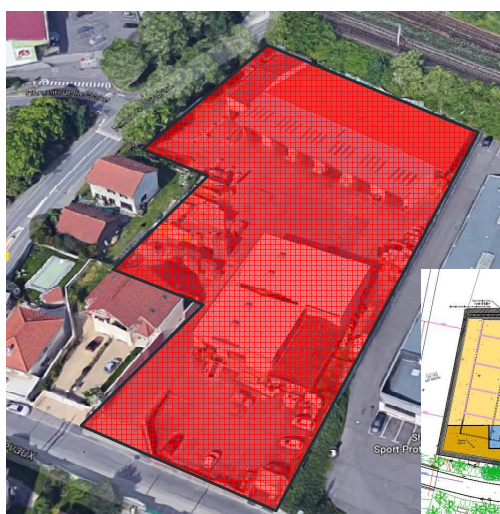


## PROJET DE TRANSFERT DU CARREFOUR CONTACT VERS UN CARREFOUR MARKET A SEREZIN DU RHONE - ETUDE DE TRAFIC



Rapport d'étude

Novembre 2017



## SOMMAIRE

|          |                                                                                                  |           |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Objet du document .....</b>                                                                   | <b>2</b>  |
| <b>2</b> | <b>Rappel des objectifs - Méthodologie .....</b>                                                 | <b>3</b>  |
| <b>3</b> | <b>Diagnostic.....</b>                                                                           | <b>3</b>  |
| 3.1      | Le recueil de données .....                                                                      | 3         |
| 3.2      | Les résultats du recueil de données .....                                                        | 4         |
| 3.3      | Les conditions actuelles de circulation .....                                                    | 8         |
| 3.4      | Etude de capacité du carrefour giratoire RD312/RD149 en situation actuelle                       | 9         |
| 3.5      | Analyses du diagnostic octobre 2017 .....                                                        | 10        |
| <b>4</b> | <b>Phase prospective .....</b>                                                                   | <b>11</b> |
| 4.1      | Le projet .....                                                                                  | 11        |
| 4.2      | Estimation de la génération future du projet .....                                               | 12        |
| 4.2.1    | Rappel de la fréquentation actuelle du magasin .....                                             | 12        |
| 4.2.2    | Hypothèses de génération .....                                                                   | 12        |
| 4.3      | Hypothèses complémentaires .....                                                                 | 13        |
| 4.4      | Résultats des simulations de trafic .....                                                        | 14        |
| 4.5      | Etude de capacité du carrefour giratoire RD312/RD149 .....                                       | 16        |
| 4.6      | Etude de capacité du carrefour Avenue du Dauphiné/Rue Pierre Devaux/Rue de la Sarrazinière ..... | 16        |
| 4.7      | Impact global sur le réseau .....                                                                | 17        |
| <b>5</b> | <b>Conclusions .....</b>                                                                         | <b>18</b> |

Titre du document : **PROJET DE TRANSFERT DU CARREFOUR CONTACT VERS UN CARREFOUR MARKET A SEREZIN DU RHONE - ETUDE DE TRAFIC- Rapport d'étude**

Rédigé par : **Pierre Devos**

Vérifié par : **Delphine Melot**

Date d'édition : le 10 novembre 2017

Contact : **06-83-87-40-51 – emtis@emtis.fr**



51 Chemin du Port de l'Homme, 33360 Latresne  
33 (0) 5 56 91 36 53 / contact@emtis.fr

Siret : 422 987 750 00060

www.emtis.fr



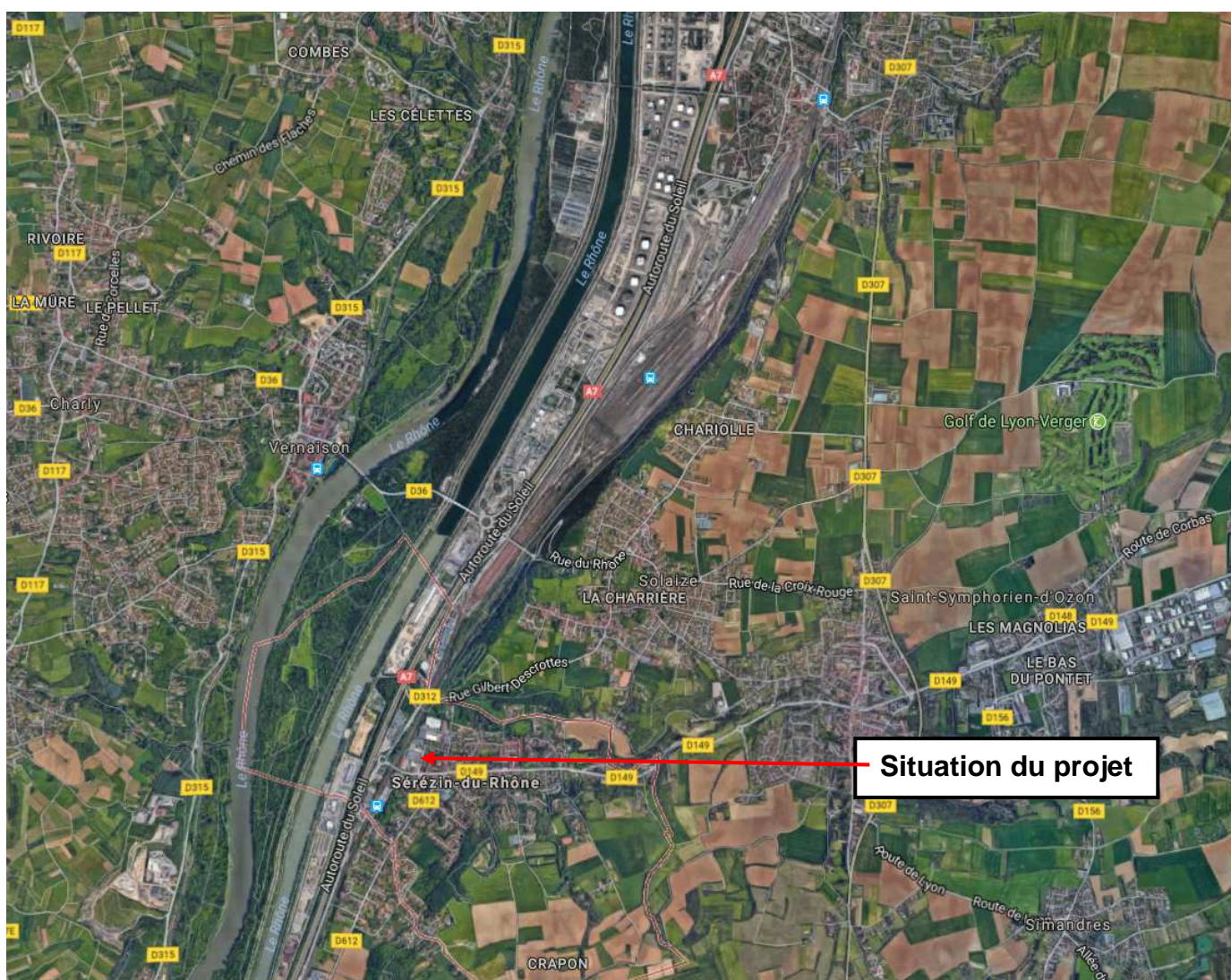
## 1 OBJET DU DOCUMENT

### PROJET DE TRANSFERT DU CARREFOUR CONTACT VERS UN CARREFOUR MARKET A SEREZIN DU RHONE - ETUDE DE TRAFIC

Maîtrise d'Ouvrage : SEREDIS

La présente étude a pour objet l'évaluation de la circulation générée par le projet de transfert du magasin Carrefour Contact vers un Carrefour Market sur la commune de Serezin-du-Rhône.

La Maîtrise d'Ouvrage de ce dossier est assurée par la société SEREDIS.





## 2 RAPPEL DES OBJECTIFS - METHODOLOGIE

Les objectifs de l'étude qui sont assignés sont les suivants :

- Analyser le fonctionnement actuel en termes de circulation routière à proximité et sur les accès du site commercial
- Prévoir les trafics générés par le projet, analyser les impacts sur les volumes et les conditions de circulation sur le périmètre d'étude et estimer les réserves de capacité du réseau

La méthodologie qui a été adoptée est la suivante :

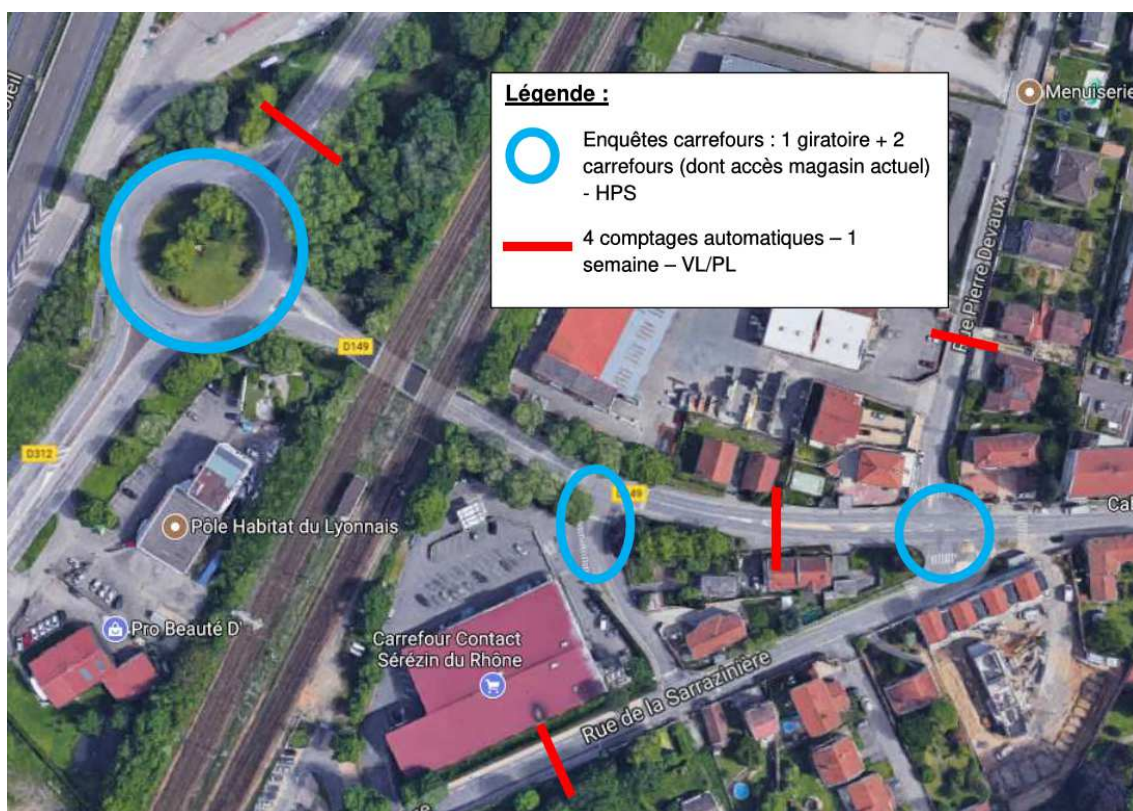
- Mise en place d'un recueil de données sur le secteur par enquêtes origines-destinations et comptages automatiques à proximité du site du projet
- Elaboration du diagnostic à partir des données recueillies
- Estimation d'hypothèses de générations de trafic du futur projet (surface de vente, fréquentation attendue ...)
- Projections de trafic sur le périmètre à l'échéance de l'ouverture du site à partir des hypothèses de développement attendues
- Etude de capacité et impact du projet sur les voies et carrefours d'accès

## 3 DIAGNOSTIC

### 3.1 Le recueil de données

Il s'est appuyé sur des comptages automatiques en section à proximité du projet et sur un relevé des mouvements directionnels le soir sur le carrefour giratoire de la RD312/RD149, 2 carrefours de la RD149 et les accès actuels au magasin.

Le dispositif mis en place est figuré sur la carte qui suit.



Les comptages automatiques ont eu lieu sur une période de 1 semaine avec relevés horaires par sens de circulation du jeudi 19 au mercredi 26 octobre 2017.

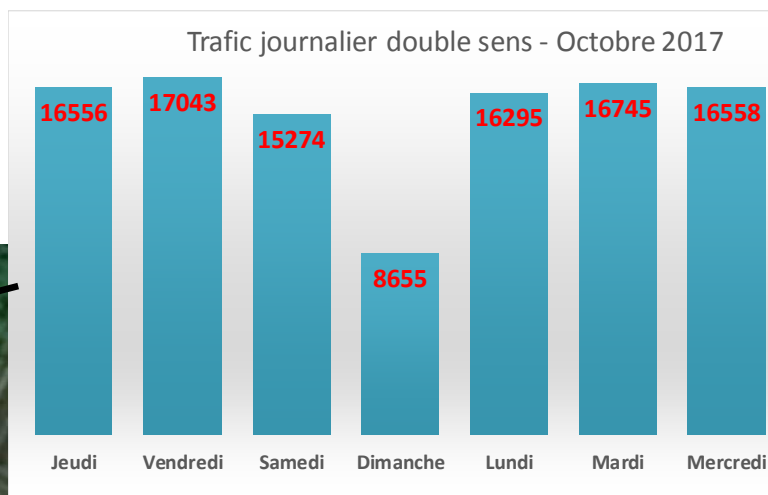
Ils permettent de fournir les trafics heure par heure, par sens de circulation et en distinguant VL et PL.

Les relevés des flux directionnels aux carrefours se sont déroulés le jeudi 19 octobre 2017 entre 17h et 18h.

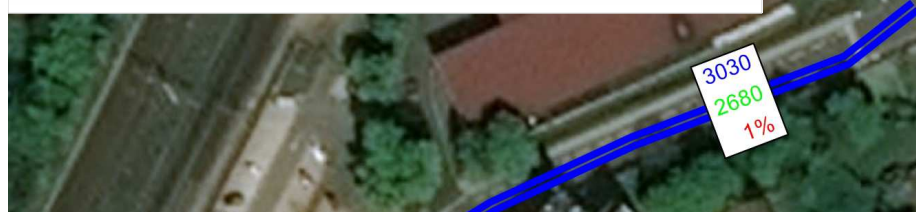
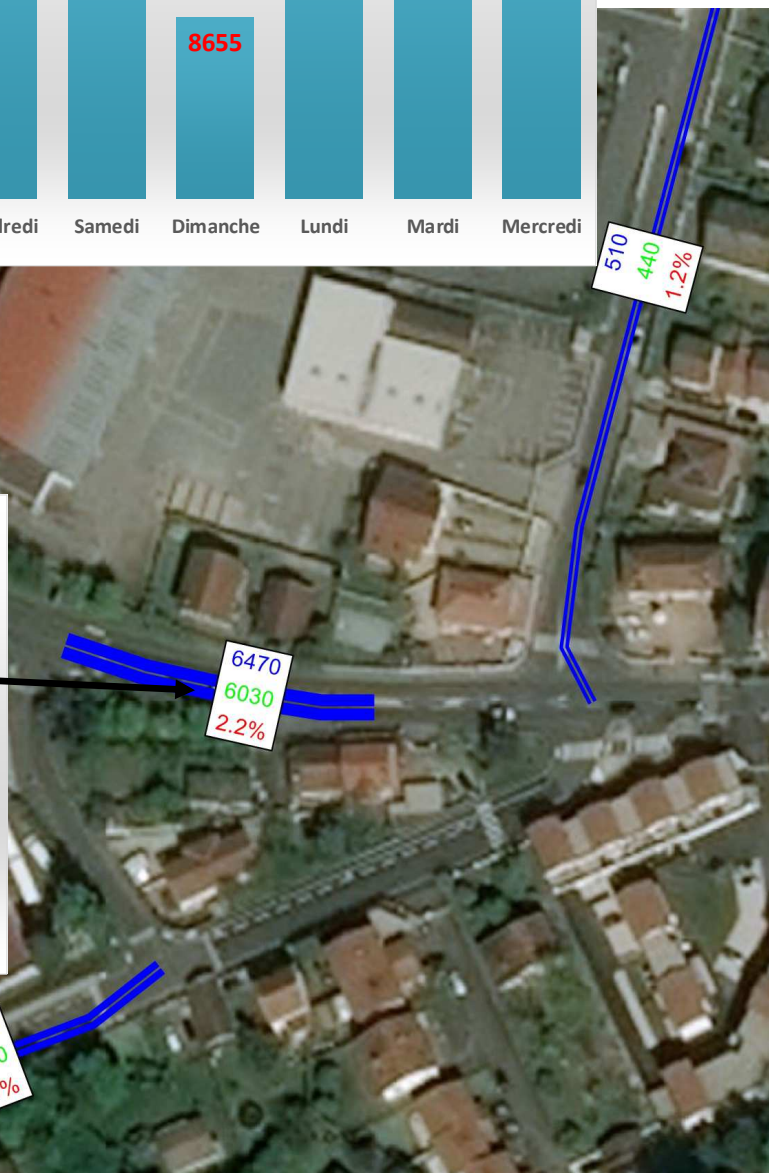
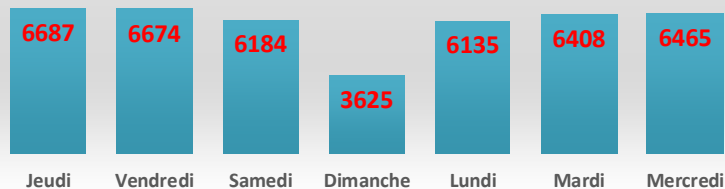
### **3.2 Les résultats du recueil de données**

A partir des données recueillies sur le terrain, les analyses de la situation actuelle d'octobre 2017 sont proposées sur les pages qui suivent. Elles portent sur :

- Les comptages TMJ (Trafic Moyen Journalier) double sens sur le point de comptages automatiques avec la variation des trafics journaliers sur la semaine de recueil pour les 2 points les plus chargés
- Les volumes et comptages HPS (Heure de Pointe du Soir) par sens de circulation sur les points de comptages et d'enquête. Les résultats horaires sont exprimés en **Unité de Voitures Particulières (UVP)**
- La variation horaire des trafics sur les postes de comptages automatiques les plus importants (RD312 et RD149)



Trafic journalier double sens - Octobre 2017

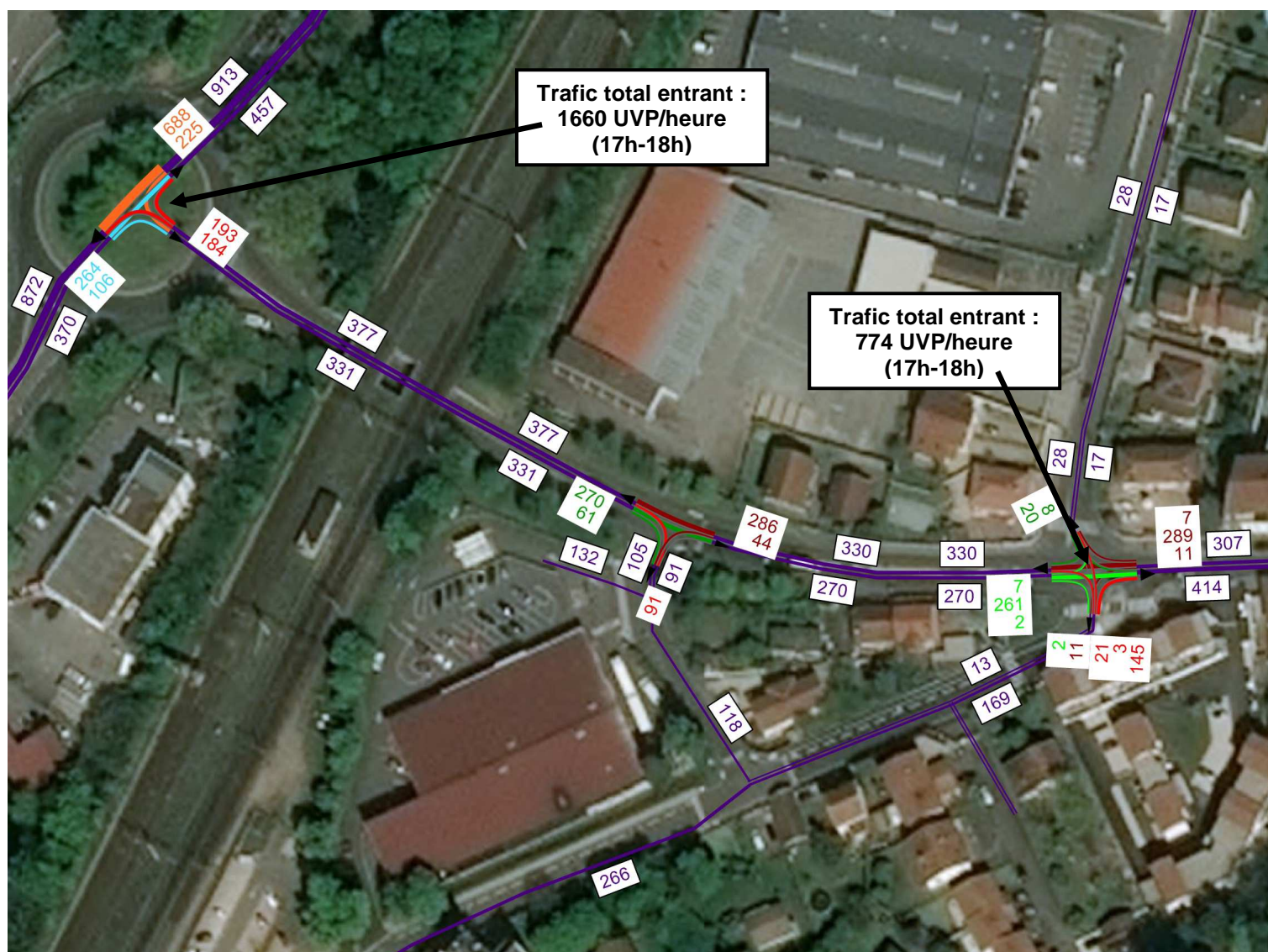


### TMJ (Trafic Moyen Journalier) – Octobre 2017

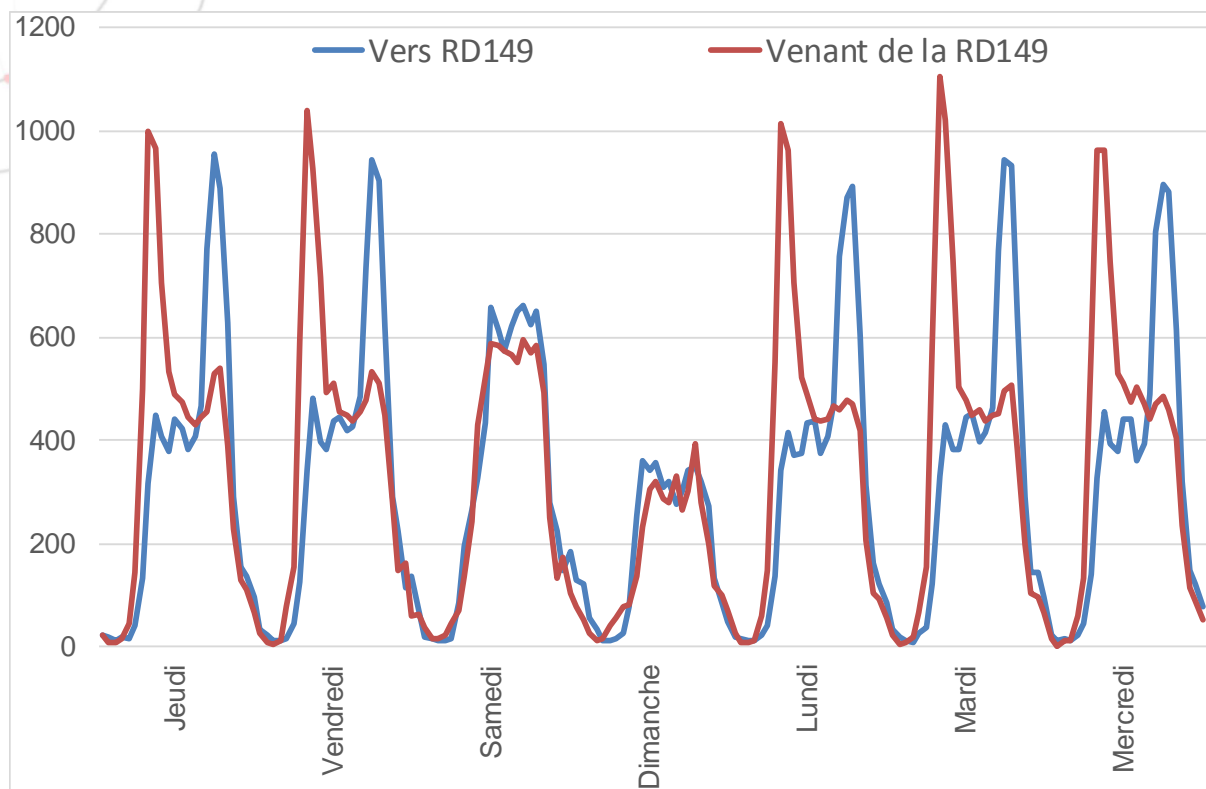
#### Légende :

- 6030** : Trafic Moyen Journalier annuel (Moyenne des 7 jours)
- 6470** : Trafic Moyen Jour Ouvré (Moyenne des 5 jours)
- 2.2%** : Pourcentage Poids Lourds

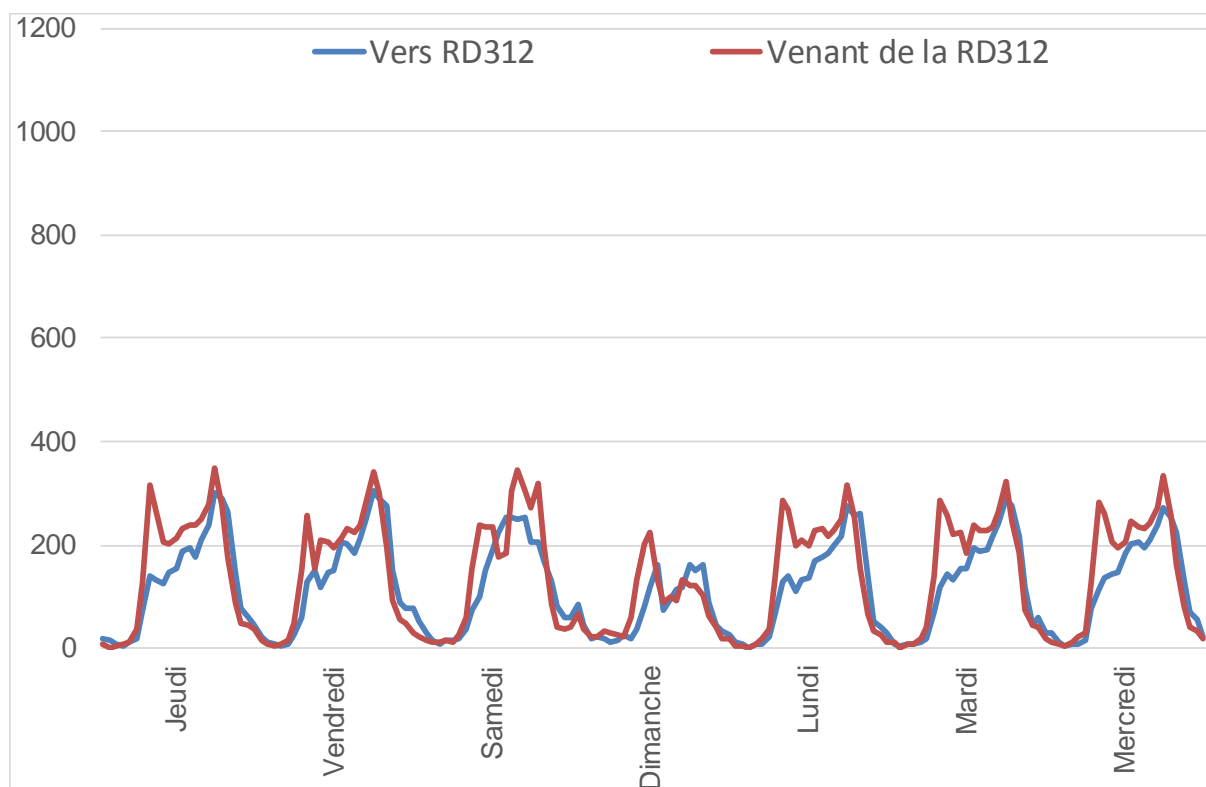




**Trafic Heure de Pointe du Soir (UVP - Unité de Véhicules Particuliers) – 19 Octobre 2017**



**Variations horaires des flux sur la RD312**



**Variations horaires des flux sur la RD149**

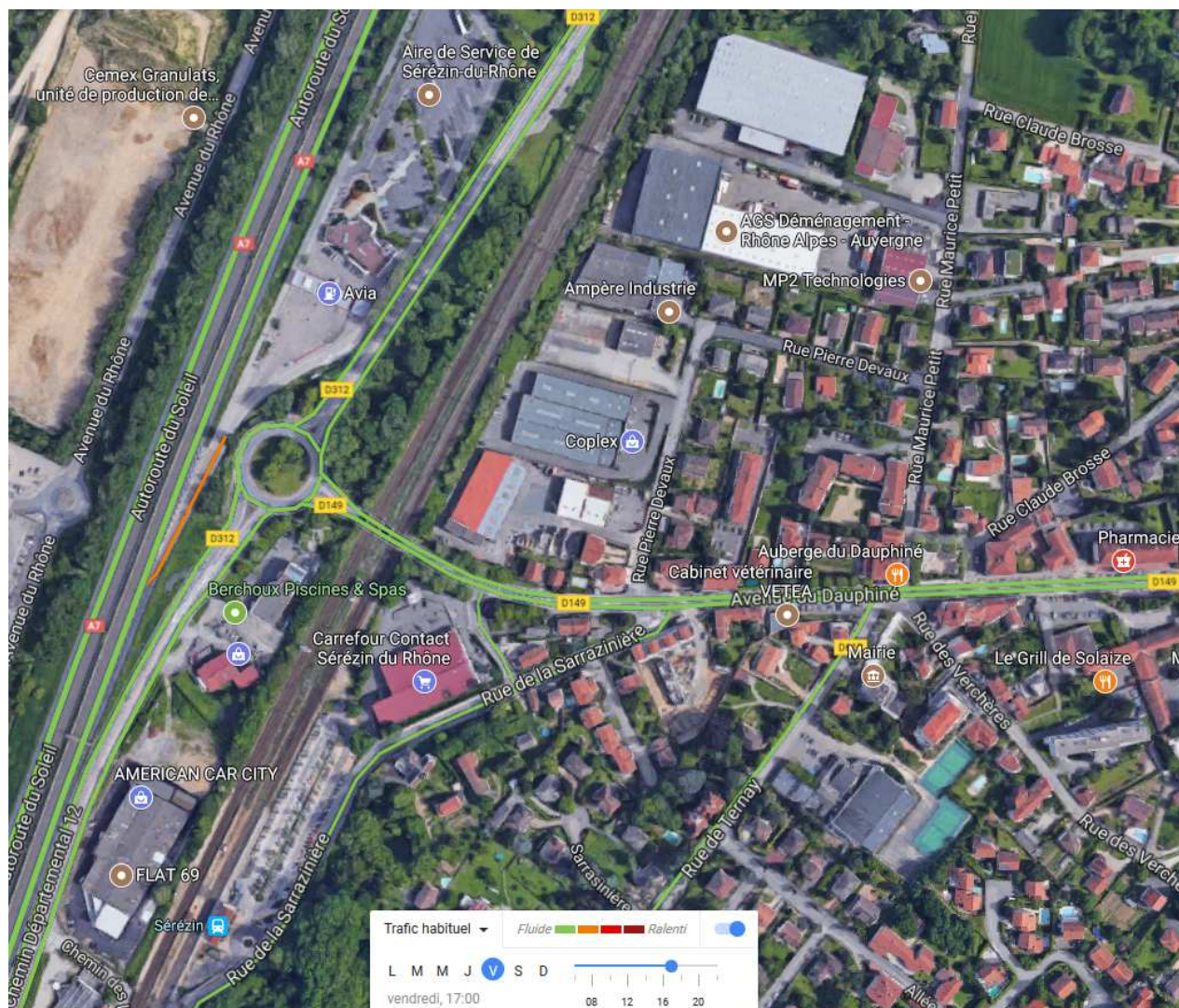


### 3.3 Les conditions actuelles de circulation

Lors du recueil de données sur le terrain, des relevés sur les conditions d'écoulement ont pu être effectués.

Ces relevés n'ont fait état d'absolument aucun dysfonctionnement sur le périmètre d'étude concerné par le projet.

Nos constats sur le terrain sont d'ailleurs corroborés par les indicateurs moyens de fluidité fournis par Google Trafic. Toutes les sections apparaissent en vert, ce qui traduit une bonne fluidité moyenne à l'heure de pointe du soir en semaine.



**Fluidité du trafic selon les indicateurs GOOGLE TRAFIC - Moyenne Vendredi 17h00**

On peut constater que les tendances retranscrites sont conformes à nos observations, à savoir aucun problème d'écoulement sur le périmètre d'étude.

On estime alors que des réserves de capacité sont existantes en situation actuelle et suffisantes sur le réseau de voirie et les carrefours.

Les vérifications de capacités sont proposées dans le chapitre qui suit.

### 3.4 Etude de capacité du carrefour giratoire RD312/RD149 en situation actuelle

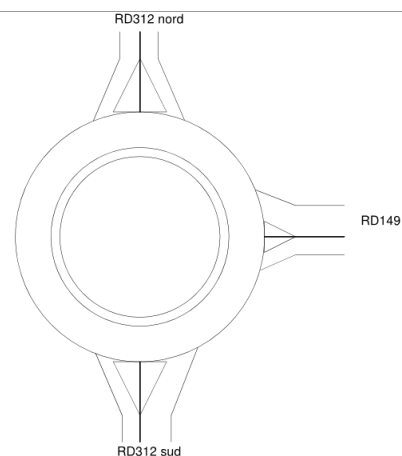
L'exercice qui a été mené, a consisté à étudier les réserves de capacité du carrefour giratoire RD312/RD149 en situation actuelle afin de les comparer ultérieurement à la situation avec le projet.

Il s'agit également de vérifier que les résultats des calculs fournissent les tendances s'approchant des observations constatées sur le terrain.

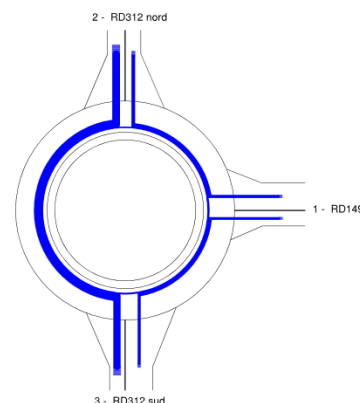
Ces calculs de réserves de capacité ont été réalisés sous le logiciel Girabase. Les résultats sont proposés ci-après.

#### Configuration géométrique et trafics HPS (UVP)

<



|               | 1   | 2   | 3   | Total Entrant |
|---------------|-----|-----|-----|---------------|
| 1             | 0   | 193 | 184 | 377           |
| 2             | 225 | 0   | 688 | 913           |
| 3             | 106 | 264 | 0   | 370           |
| Total Sortant | 331 | 457 | 872 | 1660          |



#### Calculs des réserves de capacité

|            | Réserve de Capacité |      | Longueur de Stockage |          | Temps d'Attente |       |
|------------|---------------------|------|----------------------|----------|-----------------|-------|
|            | en uvp/h            | en % | moyenne              | maximale | moyen           | total |
| RD149      | 1924                | 84%  | 0vh                  | 2vh      | 0s              | 0.0h  |
| RD312 nord | 908                 | 50%  | 0vh                  | 3vh      | 1s              | 0.2h  |
| RD312 sud  | 2077                | 85%  | 0vh                  | 2vh      | 0s              | 0.0h  |

#### Analyses :

On constate que les résultats sont conformes aux relevés effectués sur le terrain puisque les longueurs moyennes de stockage sont toutes nulles, ce qui traduit bien une situation de fluidité sur le giratoire.

Les réserves de capacités sont toutes comprise entre 50% et 85%, synonyme d'une très bonne réserve de capacité existante.



### 3.5 Analyses du diagnostic octobre 2017

- La carte des Trafics Moyens Jours Ouvrés met en évidence un trafic moyen jour ouvré de 16640 véhicules/jour (double sens) dont 3.8% de PL sur la RD312. La RD149, voie d'accès au magasin Carrefour Contact, supporte 6470 véhicules/jour dont 2.2% de PL. Le magasin Carrefour Contact (y compris la station-service) génère 2000 véhicules/jour en double sens.
- Les variations journalières sont classiques sur le périmètre d'étude, le vendredi étant le plus chargé et le dimanche est le moins fréquenté. La zone étudiée supporte essentiellement des flux à vocation domicile-travail et à vocation commerciale.
- Les volumes relevés sont plutôt moyens en valeur absolue sur la RD149. Le gabarit des voies et des carrefours peut absorber le trafic y compris aux heures de pointe.
- En Heure de Pointe du soir, la RD312 supporte un flux compris entre 370 et 910 véhicules/heure/sens et la RD149 voit passer entre 270 et 380 véhicules/heure/sens. La génération horaire totale du Carrefour Contact est de 132 véhicules/heure en entrée.
- Les variations horaires relevées par les comptages automatiques mettent bien en évidence les pics horaires systématiques du matin et du soir correspondant aux mouvements domicile-travail, les 2 pointes sont équivalentes sur la RD149, le matin est plus chargé sur la RD312 dans les sens sud>nord.
- Les mouvements directionnels enquêtés le soir font état d'un total de 1660 UVP/heure (Unité de Véhicules Particuliers) entrant dans le carrefour giratoire RD312/RD149 et 774 UVP/heure dans le carrefour RD149/Rue Pierre Devaux. Ces valeurs représentent des volumes moyennement élevés en valeur absolue. Les différents flux sont répartis entre toutes les branches, les carrefours fonctionnent très bien à l'heure de pointe du soir.
- Au final, en situation actuelle, les trafics relevés traduisent une situation plutôt basse à moyenne en termes de volume de trafic sur les axes situés dans l'environnement immédiat du projet. Les relevés sur les conditions de circulation et les résultats des calculs permettent d'affirmer qu'il existe de bonnes réserves de capacité à proximité immédiate du projet d'implantation du magasin Carrefour Market.

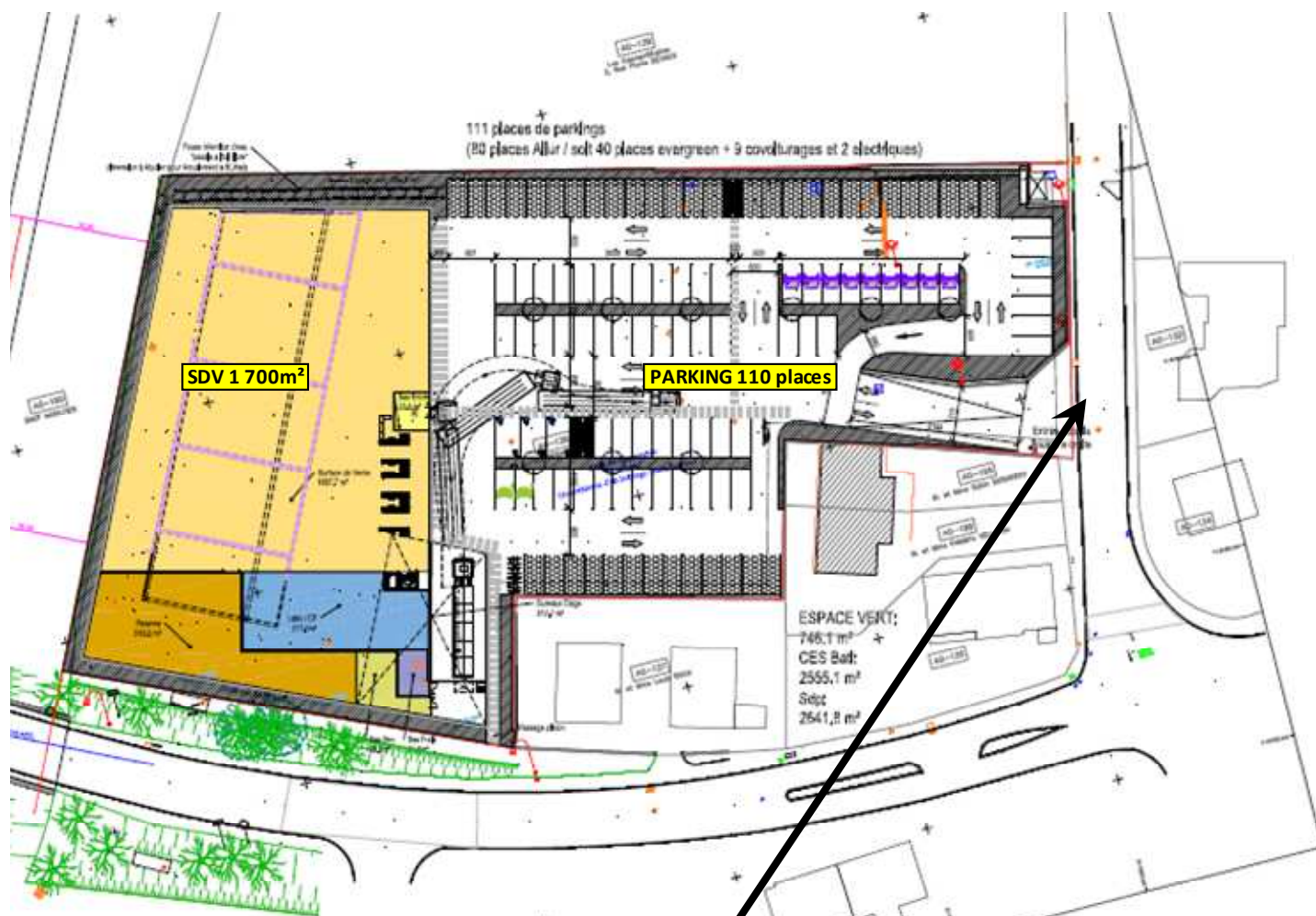
## 4 PHASE PROSPECTIVE

### 4.1 Le projet

Le projet est décrit selon les hypothèses suivantes :

- Transfert/extension de Carrefour Contact 880 m<sup>2</sup> en Carrefour Market 1 700 m<sup>2</sup>
- Maintien d'un commerce non alimentaire, d'un drive et de la station-service sur le site actuel
- Création de 110 places de stationnement

Le plan masse du projet est présenté ci-dessous :



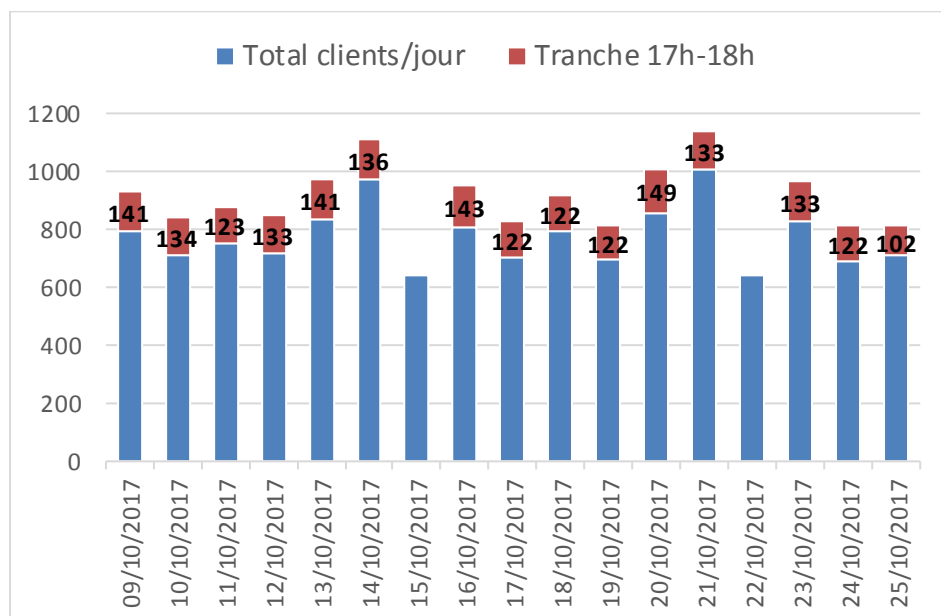
Les accès routiers se font depuis la rue Pierre Devaux.



## 4.2 Estimation de la génération future du projet

### 4.2.1 Rappel de la fréquentation actuelle du magasin

Elle est schématisée sur le graphique suivant pour le mois d'octobre 2017 :



Ce sont en moyenne 920 clients/jour (en dehors du dimanche) qui viennent réaliser un achat au Carrefour contact.

A l'heure de pointe du soir (17h-18h), la fréquentation moyenne est de 130 clients/jour.

### 4.2.2 Hypothèses de génération

Les générations de trafic du projet sont fournies à partir des hypothèses et estimations suivantes :

Part modale de la voiture : 92 %  
 taux occupation : 1.05 personnes/véhicules  
 CA Carrefour Contact : 9.1 Millions d'euros  
 Croissance prévue année 1 : **35%**

Taux de captage des flux nouveaux sur le réseau : 40%

|                                  | Générations de véhicules |             |
|----------------------------------|--------------------------|-------------|
|                                  | HPS                      | JOUR        |
| Station-service                  | 20                       | 200         |
| Maintien activité complémentaire | 25                       | 250         |
| Actuel - Carrefour Contact seul  | <b>114</b>               | <b>806</b>  |
| Futur - Carrefour Market         | <b>154</b>               | <b>1088</b> |

|                                                             |    |     |                           |
|-------------------------------------------------------------|----|-----|---------------------------|
| 40% des nouveaux flux pris sur le trafic existant donnent : | 24 | 169 | <b>nouveaux véhicules</b> |
|-------------------------------------------------------------|----|-----|---------------------------|

Foisonnement entre Carrefour Market et station-service/commerce maintenu 10% des flux Carrefour Market

Au final, ce sont donc **1088** véhicules/jour qui accèderont au magasin dont seulement 169 nouveaux. 450 véhicules/jour accèderont au site actuel du Carrefour contact (station-service + activité maintenue).

A l'Heure de Pointe du Soir, ce seront **154 véhicules/heure en entrée et en sortie**, dont 24 nouveaux et 45 véhicules/heure sur le site de la station-service.

C'est sur ces chiffres de génération que sont calculées les réserves de capacité du réseau.

La **répartition géographique** des trafics accédant au projet a été estimée à partir de la zone de chalandise, de la répartition existante des trafics accédant au périmètre d'étude et des différents pôles générateurs ou axes routiers situés dans l'environnement immédiat du projet.

Elle est considérée comme équivalente à celle du trafic circulant dans l'aire d'étude, valeurs relevées par nos soins.

### 4.3 Hypothèses complémentaires

L'étude d'impact du projet de magasin Carrefour Market a été considérée à trafic actuel constant (autre que la fréquentation du magasin).

En effet compte tenu de l'horizon proche de mise en service du projet et des tendances actuelles à une relative stagnation des évolutions annuelles du trafic sur le réseau national, on peut estimer que le trafic actuel n'évoluera quasiment pas à l'ouverture du projet.

Cela permet également de juger directement de l'impact du projet par rapport à la situation actuelle.

Viennent également se rajouter les livraisons PL : elles sont de 1 gros porteur et 1 à 2 petits porteurs par jour (en dehors des heures de pointe). Ces livraisons restent inchangées par rapport à aujourd'hui

Il faut également prendre en considération les flux liés au personnel supplémentaire : 10 salariés de plus qu'en situation actuelle à l'ouverture du magasin, soit l'équivalent de **10 véhicules/jour** en plus par sens de circulation (dont 2 en sortie le soir).

Au final, ce seront donc  $(1088+10=)$  **1098** véhicules/jour/sens qui accèderont au magasin dont seulement **179** nouveaux sur le réseau (169 nouveaux véhicules + 10 nouveaux employés).

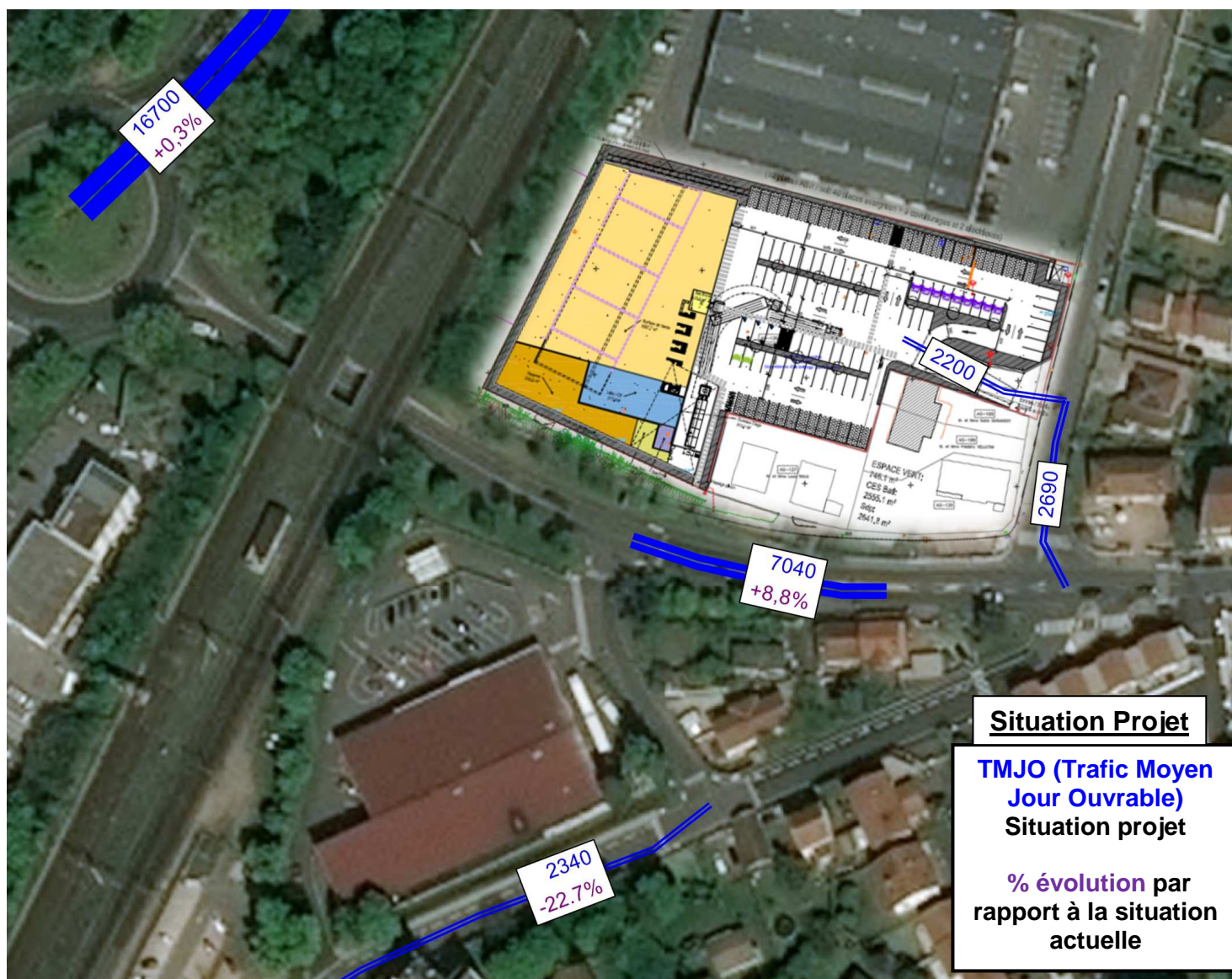
A l'heure de Pointe du Soir, ce sont **154** véhicules/heure en entrée et **156** véhicules/heure en sortie qui accèderont au magasin dont **24** nouveaux sur le réseau par sens de circulation.



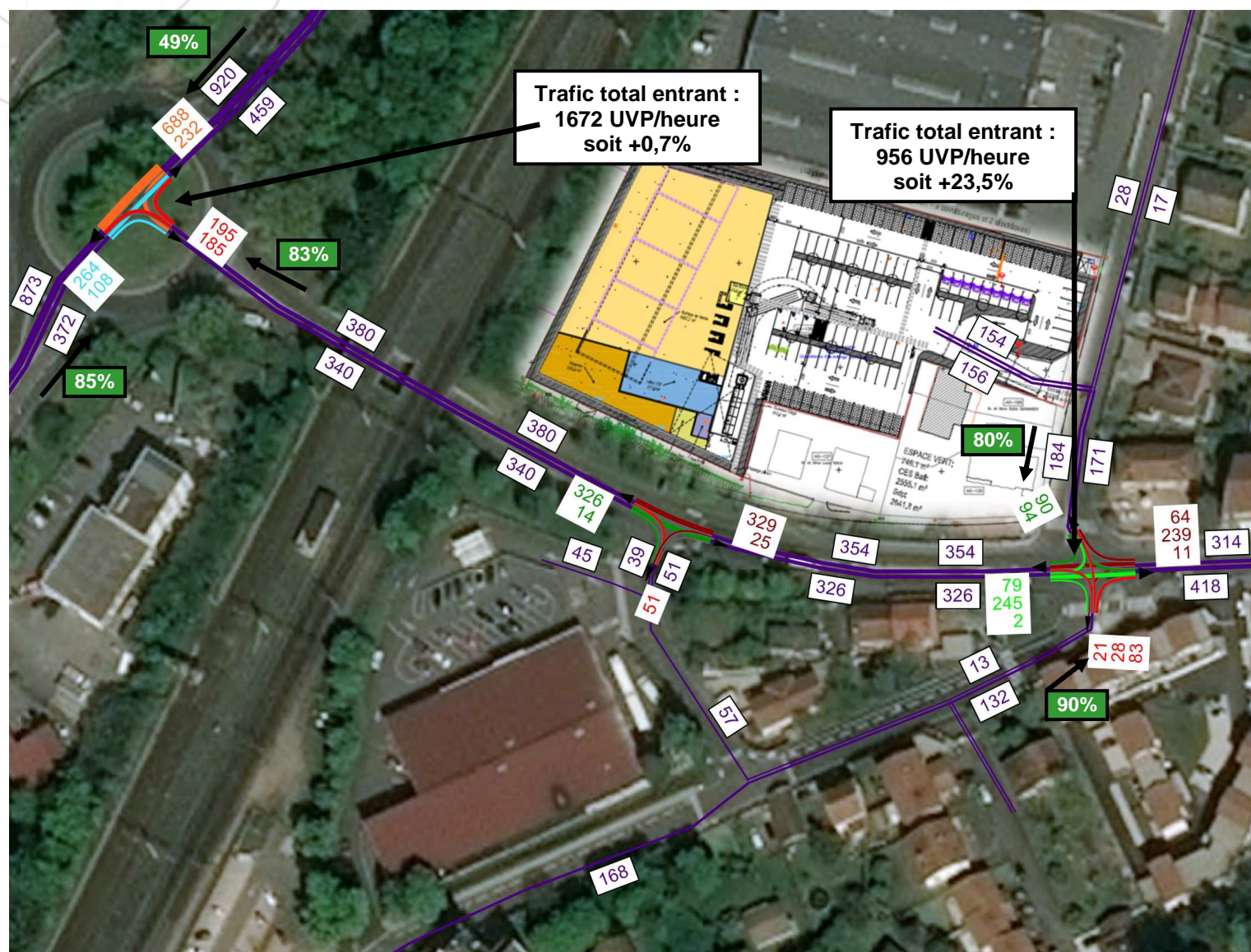
#### 4.4 Résultats des simulations de trafic

Les résultats finaux des simulations de trafic sont présentés sous forme de :

- Carte du Trafic Moyen Journalier estimé avec croissance par rapport à la situation actuelle au droit de l'accès du projet commercial.
- Carte des flux HPS (soir moyen de l'année) sur tout le périmètre avec réserve de capacité des branches du carrefour giratoire (selon les calculs GIRABASE).







### Trafic Heure de Pointe du Soir (UVP) et répartition des flux au carrefour Situation projet

**88%** : Réserves de capacité en entrée du carrefour giratoire en heure de pointe du soir (voir → détails des calculs Girabase ci-après)

#### Analyses

Les résultats estimés font apparaître des augmentations de trafic extrêmement modérées de +0.3% par rapport à la situation actuelle sur la RD312. L'augmentation de trafic liée au magasin est de +8.8% sur la RD149/Avenue du Dauphiné. Ces légères augmentations sont liées à l'évolution attendue et au transfert du magasin qui modifie les trafics à cet endroit. Le trafic diminuera de 23% sur la rue de la Sarrazinière.

Les volumes de trafic journalier estimés restent globalement proches de la situation actuelle.

A l'heure de pointe du soir, l'impact du projet de transfert et de passage en Carrefour Market sur les flux en valeur absolue reste contenu et ne représente que +0.7% de croissance dans le carrefour giratoire RD312/RD149.

En valeur absolue, cela ne représente que 12 véhicules en plus par heure.

Du fait du transfert du magasin, l'augmentation des trafics horaires le soir est plus prononcée sur le carrefour RD149/rue Pierre Devaux.

Toutefois, compte tenu des volumes estimés en valeur absolue, ces flux seront écoulés par le réseau sans dysfonctionnements récurrents.

Il reste à analyser les résultats en termes de capacité des carrefours (le giratoire est étudié selon les prescriptions du CEREMA sous le logiciel GIRABASE et le carrefour RD149/Rue Pierre Devaux selon la méthode du créneau critique).

#### 4.5 Etude de capacité du carrefour giratoire RD312/RD149

De la même manière qu'en situation actuelle, sur la base des volumes de trafics projetés, les calculs de réserve de capacité ont été menés sur le carrefour giratoire RD312/RD149.

Ils conduisent aux résultats qui suivent.

##### Rappel Situation actuelle

|            | Réserve de Capacité |      | Longueur de Stockage |          | Temps d'Attente |       |
|------------|---------------------|------|----------------------|----------|-----------------|-------|
|            | en uvp/h            | en % | moyenne              | maximale | moyen           | total |
| RD149      | 1924                | 84%  | 0vh                  | 2vh      | 0s              | 0.0h  |
| RD312 nord | 908                 | 50%  | 0vh                  | 3vh      | 1s              | 0.2h  |
| RD312 sud  | 2077                | 85%  | 0vh                  | 2vh      | 0s              | 0.0h  |

##### Situation projet

|            | Réserve de Capacité |      | Longueur de Stockage |          | Temps d'Attente |       |
|------------|---------------------|------|----------------------|----------|-----------------|-------|
|            | en uvp/h            | en % | moyenne              | maximale | moyen           | total |
| RD149      | 1919                | 83%  | 0vh                  | 2vh      | 0s              | 0.0h  |
| RD312 nord | 900                 | 49%  | 0vh                  | 3vh      | 1s              | 0.2h  |
| RD312 sud  | 2058                | 85%  | 0vh                  | 2vh      | 0s              | 0.0h  |

##### Analyses :

On observe que les réserves de capacité estimées en situation projet sont toutes supérieures à 49% et très proches de la situation actuelle.

Ces réserves de capacité sont largement suffisantes selon les critères Girabase, les longueurs moyennes de stockage restent toutes nulles.

La situation future évolue très peu, nous sommes en mesure d'affirmer qu'en situation projet le carrefour giratoire RD312/RD149 fonctionnera sans problème.

#### 4.6 Etude de capacité du carrefour Avenue du Dauphiné/Rue Pierre Devaux/Rue de la Sarrazinière

Le complément d'analyses porte sur l'étude de l'impact du projet sur la circulation du carrefour Avenue du Dauphiné/Rue Devaux.

Ces calculs de réserves de capacité ont été réalisés selon la méthode du créneau critique du CEREMA. Les résultats sont proposés ci-après.



**Rue Pierre Devaux - Situation projet :**

Traversée Voie principale

| Rue Pierre Devaux                                 | TAG |            |
|---------------------------------------------------|-----|------------|
| Trafic Tourne à Gauche allant vers Serezin centre | 90  | véh./heure |
| Créneau critique                                  | 5   | sec.       |
| Trafic de la voie principale                      | 574 |            |
| Capacité                                          | 560 |            |
| Temps d'attente moyen                             | 8   | sec.       |

Traversée Voie principale

| Rue Pierre Devaux                        | TAD |            |
|------------------------------------------|-----|------------|
| Trafic Tourne à Droite vers le giratoire | 94  | véh./heure |
| Créneau critique                         | 5   | sec.       |
| Trafic de la voie principale             | 239 |            |
| Capacité                                 | 760 |            |
| Temps d'attente moyen                    | 5   | sec.       |

**Rue de la Sarrazinière - Situation projet :**

Traversée Voie principale

| Rue de la Sarrazinière                   | TAG |            |
|------------------------------------------|-----|------------|
| Trafic Tourne à Gauche vers le giratoire | 21  | véh./heure |
| Créneau critique                         | 5   | sec.       |
| Trafic de la voie principale             | 574 |            |
| Capacité                                 | 560 |            |
| Temps d'attente moyen                    | 7   | sec.       |

Traversée Voie principale

| Rue de la Sarrazinière                     | TAD |            |
|--------------------------------------------|-----|------------|
| Trafic Tourne à Droite vers Serezin centre | 83  | véh./heure |
| Créneau critique                           | 5   | sec.       |
| Trafic de la voie principale               | 245 |            |
| Capacité                                   | 760 |            |
| Temps d'attente moyen                      | 5   | sec.       |

On en déduit des temps d'attente plus que satisfaisants pour tous les mouvements empruntant le carrefour en situation projet puisqu'ils sont estimés entre 5 et 8 secondes (<30 secondes), critère jugé très satisfaisant selon les normes de calcul.

Au vu de ces résultats, des volumes de trafic attendus et des gabarits des voies, on peut estimer que les réserves de capacité sont de 85% pour la rue Pierre Devaux et 90% pour la rue de la Sarrazinière.

**Le carrefour ne connaîtra aucun dysfonctionnement lié au projet commercial.**

#### 4.7 Impact global sur le réseau

Les calculs ont démontré un impact très limité localement sur la voirie, les carrefours offrant encore des réserves de capacité.

En ce qui concerne le réseau plus éloigné et les grands axes notamment, l'impact sera encore plus diffus et minime.

Les estimations du flux **supplémentaire** ne représentent que quelques véhicules en valeur absolue : il s'agit de 24 nouveaux véhicules/heure par sens de circulation à considérer. Cela ne représente que **1 véhicule toutes les 2 minutes**, ils seront répartis de façon diffuse vers les grands axes et ne représentent qu'une infime part du trafic total.

En période de pointe, ces augmentations de trafic très minimes ne sont absolument pas de nature à dégrader les conditions d'écoulement.

## 5 CONCLUSIONS

Le tableau synthétique suivant résume l'impact du projet et fournit les capacités résiduelles estimées sur les accès :

| Axe desserte                              |        |      | Flux actuel | Evaluation des flux générés par le projet | Evolution des flux | Capacité résiduelle * |
|-------------------------------------------|--------|------|-------------|-------------------------------------------|--------------------|-----------------------|
| Rue Pierre Devaux                         | 2 sens | Jour | 510         | 2180                                      |                    | 90%                   |
|                                           | 1 sens | HP   | 28          | 156                                       |                    | 80%                   |
| Avenue du Dauphiné - Carrefour Rue Devaux | 2 sens | Jour | 6470        | 570                                       | 8.8%               | 90%                   |
|                                           | 1 sens | HP   | 270         | 56                                        | 20.7%              | 80%                   |
| RD312 nord                                | 2 sens | Jour | 16640       | 60                                        | 0.4%               | 60%                   |
|                                           | 1 sens | HP   | 913         | 7                                         | 0.8%               | 49%                   |

\* Capacité résiduelle estimée selon :

- Calculs capacité Girabase/créneau critique pour l'Heure de Pointe du soir
- Calculs capacité Girabase//créneau critique avec un trafic plus dilué pour la journée

Le projet de transfert du magasin générera **1098** véhicules/jour/sens dont seulement **179** nouveaux sur le réseau à proximité. A l'heure de pointe du soir (période la plus chargée), la génération totale du magasin sera de **154 à 156** véhicules/heure/sens.

L'augmentation du trafic induite par le transfert et le passage en Carrefour Market est de +0.3% sur la RD312 (avec un flux total supplémentaire de +60 véhicules/jour). L'évolution sur l'avenue du Dauphiné est de +8,8%.

Les flux supplémentaires dans le carrefour giratoire RD312/RD149 en Heure de Pointe du Soir sont très faibles (+12 véhicules/heure).

Compte tenu des volumes prévisibles, nous sommes en mesure d'affirmer que l'impact du projet restera très limité en valeur absolue.

Les estimations de réserves de capacité montrent qu'aucune dégradation n'est à prévoir sur le carrefour giratoire à l'ouest et le carrefour d'accès avenue du Dauphiné desservant le projet.

Les axes plus éloignés ne seront pas impactés par le très faible volume de trafic supplémentaire (l'équivalent de 1 véhicule toutes les 2 minutes en plus).

Nous sommes en mesure d'affirmer que le projet de transfert et de passage en Carrefour Market de Serezin-du-Rhône n'aura qu'un impact très limité sur la circulation.